

Årsredovisning för
LÄNSTRAFIKEN I JÄMTLANDS LÄN AB

räkenskapsåret 2018-01-01–2018-12-31

Organisationsnummer: 556437-0194



Linnea och Simon, två uppskattade busschaufförer, har under 2018 synts i Länstrafiken Jämtlands reklamkampanjer.

Innehållsförteckning

Verksamhet	5
Vision och affärsidé	5
Marknadsaktiviteter	5
IT	6
Särskild kollektivtrafik.....	6
Verksamheten under året	6
Länstrafikens uppdrag.....	7
Uppdragsgivare	7
Organisation.....	7
Resandet.....	8
Trafikutbud	9
Länstrafik	9
Lokal trafik Östersund	9
Självfinansieringsgrad.....	9
Kvalitet inom Regionaltrafiken.....	10
Resealternativ.....	10
Resande	11
Marknadsandel.....	11
Restidskvot tåg-bil	11
Nöjdhet med färdtjänstresa	11
Minskade nettoutsläpp av CO ₂	12
Tillgängligheten ska öka	12
Förvaltningsberättelse 2018.....	13
Väsentliga händelser	13
Personal.....	14
Styrelse	14
Ägardirektiv, kapitaltäckningsgaranti och kontrollbalansräkning	14
Ekonomi.....	15
Resultat	15
Intäkter.....	15
Kostnader	15
Framtida utveckling samt väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer.....	16
Verksamhet inom forskning och utveckling	17
Flerårsjämförelse	17
Förslag till resultatdisposition	17
Resultaträkning	18
Balansräkning	19
Rapport förändring eget kapital	21
Kassaflödesanalys	22
Noter	23

Vår värdegrund

Bemötande

Vi bemöter alla på ett hänsynsfullt sätt genom omtanke och respekterar allas åsikter och olikheter.

Ansvar

Genom ett samarbetsinriktat förhållningssätt tar vi ansvar för vårt uppdrag, vår arbetsplats och våra kunder.

Positivitet

Genom en positiv attityd visar vi varandra uppskattning som bidrar till ett trivsamt arbetsklimat.

Öppenhet

Vi talar till varandra i stället för om varandra. Alla får information och alla får komma till tals. Med delaktighet och öppenhet skapar vi ett ärligt och tillåtande klimat.

Inom Länstrafiken i Jämtlands län AB ska alla medarbetare känna sig betydelsefulla, kompetenta och omtyckta.

Denna värdegrund är gjord av och för personal vid Länstrafiken i Jämtlands Län AB

VD har ordet

Det gångna året har fortsatt varit tufft för bolaget och dess medarbetare men trots motgångar och utmaningar har alla kämpat väl och upprätthållit en positiv inställning.

Avvecklingskostnaderna avseende Bussgods tvingade bolaget till kontrollbalansräkning i början på året då mer än halva aktiekapitalet förbrukats. Tack vare extra driftbidrag ifrån ägaren och lägre avvecklingskostnader för bussgodsverksamheten kunde aktiekapitalet återställas under året och bolaget fortsätta sin drift.

Under året har ett antal förslag på kostnadsreducering diskuterats och tagits fram. Då huvuddelen av förslagen innebär omfattande försämringar genom neddragningar av trafik har endast ett mindre antal förslag kunnat genomföras.

De stigande bränslepriserna har påverkat indexutvecklingen negativt i samtliga trafikavtal och det har i sin tur belastat bolagets ekonomi mycket hårt.

Upphandlingen av regionsbusstrafiken som överprövades efter tilldelning under 2018 fick göras om efter dom i Förvaltningsrätten. Rätten ansåg att ett borttagande av bussgodsverksamheten var en väsentlig förändring av upphandlingen.

Den överprövning som gjordes av bolagets sekretessbeslut att inte lämna ut stora delar av upphandlingsmaterialet avslöjades dock av Kammarrätten.

Upphandlingen gjordes om men även den överprövades efter tilldelning och bolaget avvaktar nu beslut från Förvaltningsrätten. Denna försening har fått till följd att nuvarande trafikavtal gäller till och med tidtabellskiftet december 2019.

Bussgods avveckling har gått planenligt och bolaget kunnat reducera avvecklingskostnaderna avsevärt, endast mindre kostnader belastar kommande två år.

Bolagets personal har under året arbetat med att ta fram en gemensam värdegrund och samtlig personal har genomgått en två dagar lång utbildning.

Ägarna har dröjt med att fastställa ägarbidraget för kommande år vilket försvårat planeringen av nästkommande års arbete och tagit mycket tid och resurser i anspråk.

Bolaget går nu in i ett nytt räkenskapsår som utifrån de av ägarnas aviserade ekonomiska ramar kommer att bli minst lika utmanande som 2018. Det är av största vikt för bolagets framtida verksamhet att ägarna ser över bolagets långsiktiga finansiering i förhållande till vilken kollektivtrafik som skall finnas i länet.

Per-David Wennberg, VD

Verksamhet

Länstrafiken bedriver allmän kollektivtrafik med buss och bil inom Jämtlands län, samt interregional trafik i norrlandsläna.

Ägare av Länstrafiken i Jämtlands Län AB är från och med 2015 Region Jämtland Härjedalen efter skatteväxling med kommunerna i länet.

Länstrafikens uppgift är att skapa ett sammanhängande trafiksystem med en enhetlig prissättning. Målet är att öka tillgängligheten genom att erbjuda ett kollektivt resealternativ som ska göra länet ”rundare”.

Både trafik med buss och bil sköts helt via ca 100 trafikentreprenörer. Dessa är utvalda efter anbudsupphandlingar vilket borgar för en bra kvalitet, och produktivitetsutveckling av verksamheten till rimliga inköpspriser.

Vision och affärsidé

Vision

Länstrafiken är det självklara resvalet i en hållbar och växande region!

Kunden ska alltid kunna välja Länstrafiken när det passar som bäst – till jobbet, till skolan, till fritidsaktiviteter och nöjen – allt för en bättre resa. Det ska vara trevligt att åka buss. Som resenär och förare ska man gilla att åka respektive att köra buss. Vi vill att det skall kännas självklart att välja bussen som färdmedel. Det är helt rätt för den miljö vi vistas i men också för individens välbefinnande. Kunden känner sig nöjd, har möjlighet till avstressning och avkoppling samt att man på köpet får egen tid. Genom att erbjuda Internet och andra mervärden på bussarna lägger vi grunden för en skön stund ombord. Så stärker vi den positiva attityden till det kollektiva resandet.

Affärsidé

Vi erbjuder våra kunder tid till annat genom säkra, smidiga och prisvärda resor.

Som Länstrafikens affärsidé säger ska bolaget erbjuda sina kunder tid till annat genom säkra, smidiga och prisvärda resor. För att lyckas med det erbjudandet bör de val av strategier som görs stötta erbjudandet. Det kan handla om nya trafiklösningar, möjligheterna till biljettköp, anpassade fordon samt flexiblare och innovativa avtal med operatörerna.

Marknadsaktiviteter

I marknadsplanen för 2018 valde bolaget att fokusera på att lyfta fram busschauffören. Chaufförerna fyller en viktig funktion i Länstrafikens verksamhet då det kommer till information och värdskap ombord på bussen. Detta gjordes under två tillfällen, en vår- och en höstkampanj. Under året gjordes också två marknadsundersökningar där de intervjuade som inte åker kollektivt blev erbjuden ett gratis busskort med fria resor under 30 dagar. Proverperioden följdes upp med ytterligare en intervju, resultaten från undersökningarna gav bolaget nyttiga lärdomar som kommer ligga som grund i Länstrafikens nya marknadsplan som det började jobbas med i slutet av året.

Exempel:



Bolagets webbsida, LTR.se har haft 227 000 besökare under 2018 vilket är något färre besökare (ca -6%) än 2017. Däremot syns en ökad användning av bolagets app som under 2018 hade 24% fler aktiva användare än 2017. Appen användes som mest under december månad då över 23 500 var aktiva i jämförelse med december 2017 då drygt 19 500 använde appen. Allt fler använder appen för att planera sin resa, s.k. sökningar. Antalet sökningar har under 2018 ökat med 45% och Länstrafiken säljer mobilbiljetter för 2,3 miljoner kronor vilket är en 18% ökning jämfört med 2017.

IT

Under 2017 gjordes det en internanalys av Länstrafikens IT-miljö, där en omfattande teknik- och designskuld kunde konstateras. Analysen resulterade i ett antal övergripande lösningsförslag som bolagets IT-avdelning började initiera under andra halvan av 2017 och har fortsatt genomföra under 2018.

De åtgärder som vidtagits syftar i huvudsak till att bygga bort risker kopplade till personberoenden, gammal hårdvara samt säkerhetsbrister i verksamhetens IT-miljö.

IT-avdelningen har bland annat infört långsiktiga lösningar i form av samarbetsmoduler som förenklar arbete och planering kring känsliga processer såväl som löpande arbete inom verksamheten, bytt ut gamla uttjänta datorer och påbörjat uppgradering av bolagets servrar.

Risker som hittats kopplade till Länstrafikens egenutvecklade lösningar har också behandlats genom anpassning och/eller flytt till säkrare plattform i väntan på möjlighet till införande av standardiserade lösningar.

Arbetet med GDPR har utgjort en betydande del av IT-arbetet under 2018, där genomgång och anpassning av såväl rutiner som system har genomförts, samt upprättat personuppgiftsavtal med berörda parter.

IT-avdelningen har även deltagit aktivt i projekt tillsammans med Länstrafikbolagen i norrlandslänen, projektet utreder bland annat vilka möjligheter som finns kring en gemensam biljettmotor i framtiden.

Särskild kollektivtrafik

Verksamheten under året

Länstrafiken har under 2018 skött uppdraget avseende den särskilda kollektivtrafiken för sex av länets åtta kommuner samt för Region Jämtland Härjedalen.

Myndighetsutövningen får anses ha fungerat väl med anmärkning på handläggningstiden som under del av året varit otillfredsställande¹ p.g.a. oväntad resursbrist personalmässigt. Åtgärder har vidtagits och den historiskt sett normala handläggningstid om 1–3 veckor, har nåtts i början av 2019.

Myndighetsutövningen har varit föremål för prövning (överklaganden) av Länsrätten i 11 fall under året, varav samtliga ärenden avgjordes till Länstrafikens förmån.

Andelen färdtjänstillstånd i de 6 ingående kommunerna var vid årsskiftet 1146 st. Andelen tillstånd har mer än halverats, jämfört med antalet legitimerade som kommunerna lämnade över vid start.

För att mäta hur effektiv samordningen är jämförs den verkliga kostnaden för taxiresor med hur stor kostnaden skulle ha varit om resorna gjordes utan samordning. Differensen benämns samordningsvinst. Samordningsvinsten under 2018 var 25,78 %, i pengar 19,6 miljoner kr.

¹ Överskridande 5 veckor (förutom semestertid samt jul-nyår då den kan vara upp till 8 veckor)

Ett instrument för att mäta nöjdheten hos resenärerna är Svensk kollektivtrafiks kvalitetsbarometer². Länstrafiken jämförs med resten av riket och har haft topplaceringar (1–3) sedan starten 2008. Under 2018 var det 96 % av resenärerna som gav bästa betyg³ (riksgenomsnitt 90 %) vilket gjorde att Länstrafiken placerade sig på en förstaplats i jämförelse med riket.

Under året har det hållits tre Samrådsmöten. Samrådsgruppen är central och möjliggör för varje part att nå insyn/inflytande på verksamheten.

Avseende ekonomin kan sägas att verksamheten uppvisade ett positivt resultat om 1 829 108 kr gentemot budgeterade kostnader som totalt var beräknade till 64 263 000 kr.

Länstrafikens uppdrag⁴

Länstrafiken har getts i uppdrag att verkställa Region Jämtland Härjedalens och kommunernas uppgifter som ansvariga för särskild kollektivtrafik i nedanstående omfattning:

Länstrafikens uppdrag är att samordna de samhällsbetalda resorna oavsett om det är kommunerna, Region Jämtland Härjedalen eller Länstrafiken som har ansvaret för dessa. Detta sker genom att Länstrafiken bedriver:

-beställnings- och samordningsfunktion (BC) för samhällsbetalda resor

-transporttjänster avseende särskild kollektivtrafik

Verksamheten skall bedrivas med hjälp av entreprenörer som upphandlas i konkurrens, alternativt i egen regi.

Verksamheten skall bedrivas så att:

-samordning och planering av resor minimerar kostnaden för verksamheten och

-överenskommen kvalitet på resor och tjänster upprätthålls.

Länstrafiken skall vidare

-aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik genom att fler skall kunna nyttja den allmänna kollektivtrafiken.

De kommuner som så väljer kan överlåta samtliga uppgifter för handläggningen av färdtjänst respektive riksfärdtjänst till Kollektivtrafikmyndigheten, dvs. även myndighetsutövningen⁵,

Länstrafiken sköter utredningsarbetet och myndigheten fattar de formella besluten.

Uppdragsgivare

Region Jämtland Härjedalen samt Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom, Ragunda och Åre kommun.

Samtliga kommuner har valt att även överlämna myndighetsutövningen.

Organisation

Avdelningen för särskild kollektivtrafik består av chef samt tre handläggare. Beställningscentral⁶ och transportörer⁷ är upphandlade i konkurrens.

² Barometer för anropsstyrd kollektivtrafik ANBARO (sjukresor samt färdtjänst)

³ På frågan- Totalt sett, vilket betyg vill du ge hela resan, d.v.s. om du tänker på både beställningen och resan sammantaget.

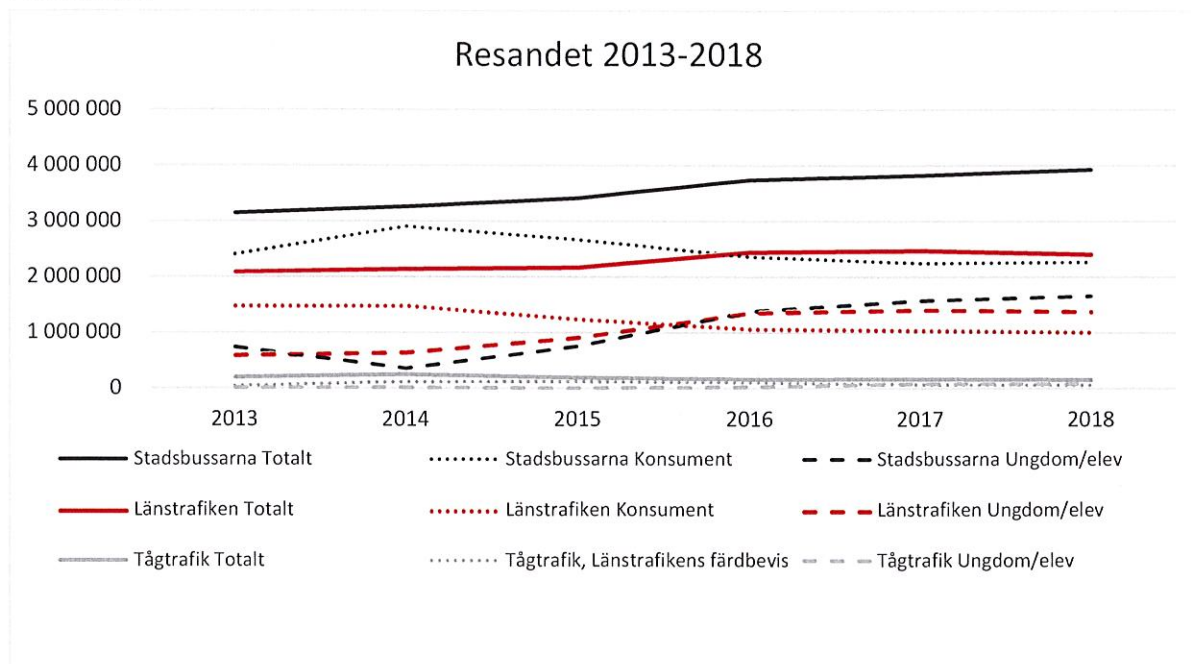
⁴ Kollektivtrafikmyndigheten (Region Jämtland Härjedalen) är egentlig avtalspart, men formuleringen i uppdragsavtalet är följande: *Kollektivtrafikmyndigheten eller den de utser...*

⁵ Uppdragsavtal om samordning av samhällsbetalda resor i Jämtlands län

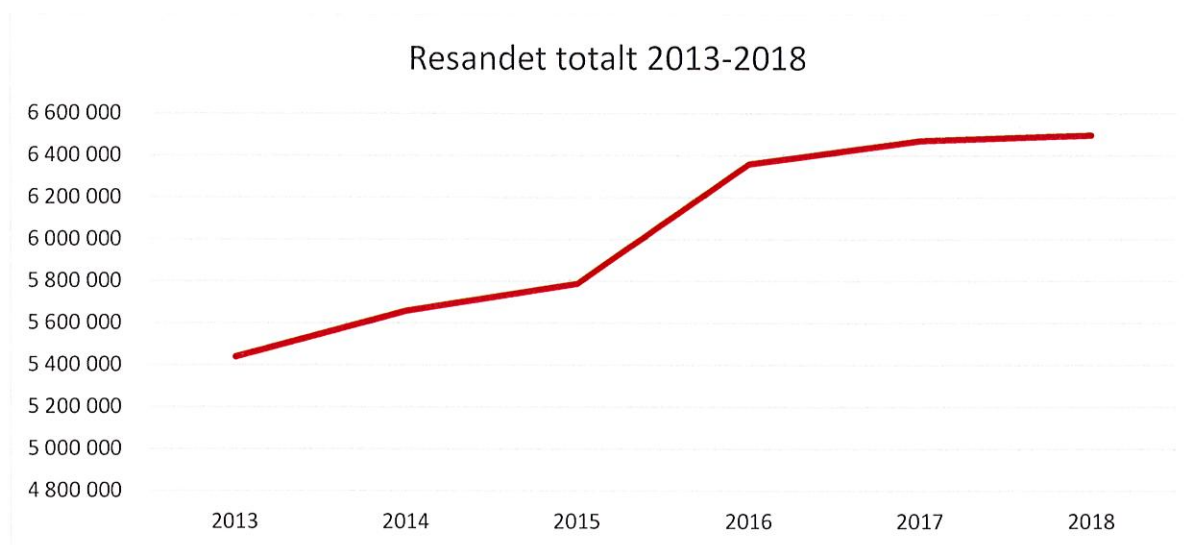
⁶ BC Jämtland AB: avtalet löper till 2020-09-30

⁷ Taxiservice i Bergs kommun AB, Norra Jämtlands taxi AB, Taxi glesbygd AB, Taxi Östersund AB, V.A Trafikentreprenader AB, Taxi Ragunda AB, Taxi Väst Jämtland AB, Centrala Buss AB. Avtal tom 2020-06-13.

Resandet



Resandet med kollektivtrafiken under 2018 exklusive tätortstrafiken uppgår till ca 2 425 000 registrerade resor, vilket är 67 000 färre resor än 2017. Den största resandeminskningen går att identifiera i trafik till och från asylboenden som till exempel linje 112 som trafikerade Grytans asylboende. En annan orsak till resandeminskningen är neddragning av antalet nattbussturer. I tätortstrafiken gjordes ca 3 921 000 registrerade resor 2018, vilket är ca 101 000 fler resor än föregående år. I antalet resor med tätortstrafiken ingår ca 900 000 resor med Länstrafikens färdbevis, s.k. övergångar, där Ungdomskort, Årskort Senior och periodkorten står för den största andelen. Det totala resandet med tågtrafiken uppgår till ca 157 000 resor, där 62 000 resor är på Länstrafikens färdbevis och 83 000 resor är Ungdomskort.



Under 2015 skedde det en markant ökning i antal resor vilket främst var tack vare det stora asylmottagande som länet hade. 2015 infördes även ungdomskorten vilket också bidrog till ökningen.

Ovanstående siffror baseras på resandestatistik som Länstrafiken Jämtland hämtar från biljettsystemet Fara ticketing. Biljettsystemet är komplext och för att kvalitetssäkra hämtat data har bolaget gjort ett arbete för att säkerställa att rätt statistik ligger till grund när resultatet av resandet presenteras. Den

resandestatistik som presenteras visar resor gjorda med Länstrafikens färdbevis på linjer inom länet samt på länsöverskridande linjer.

Trafikutbud

Länstrafik

För tidtabellperioden 2018 gjordes ett tidtabellskifte i december 2017. Tabellen gällde för perioden 10 december 2017 till 8 december 2018

Till tidtabellskiftet december 2017 och under trafikåret 2018 har följande förändringar gjorts utöver smärre justeringar av tider och sträckningar.

Nattbussarnas sista tur med avgång Östersund 02:30 till Lit, Brunflo och Krokomb tog bort. Senaste avgång är nu 01:00.

Turer med nästan bara skolelever har ändrats från trafik utförd under hela året till att gå skoltid.

Linje 112 Grytan - Östersund upphörde i juni 2018 i samband med att Grytans asylboende stängdes.

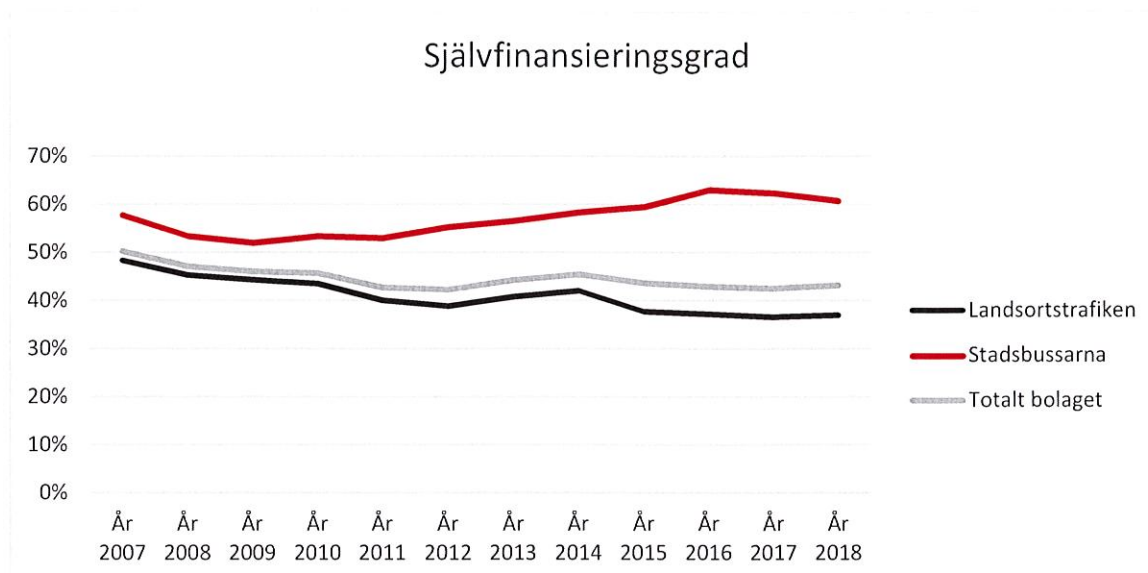
Lokal trafik Östersund

Nettbuss Stadsbussarna

- Elbussprojekt 1.0
Linje 6 Torvalla-Brittsbo börjar under mars 2018 att trafikeras av tre elbussar. Invigningen av de nya elbussarna skedde den 17 mars. Uppföljning av projektet har under hösten genomförts med ombordstudie där utfallet var väldigt positivt. Under kvartal 3 2019 beräknas ytterligare tre elbussar vara i drift på linje 6.
- Digitalisering av Flygbussens tidtabell
Under 2018 har tidtabellen för Flygbussen digitaliserats, det gör att det numer är möjligt att via digitala resesöksfunktioner, så som Resrobot och appar, söka flygbussavgångar till och från Åre Östersund airport. Projektet har varit aktuellt under några år, men varit svårt att genomföra p.g.a. av stora variationer med flygtidtabellen
- Ny linjedragning av linje 8
Med start den 8 december förändrades linjedragningen av linje 8. Den nya linjen trafikerar Lugnvik men inte Sollidenområdet. Anledningen till omläggningen var önskemål från boenden i Lugnvik som hade behov av busstrafik längs Semsåvågen som tidigare trafikerats av linje 2.
- Nettbuss Stadsbussarna har implementerat digital "sign in" där förarna loggar in innan arbetspasset för att öka kvalitén. Bolaget har även genom förbättringsteamet renoverat förarutrymmet och entréplan vid depån i Odenskog.
- Nettbuss Stadsbussarna har jobbat med linjeöversyn och trafikutvecklingsförslag av Östersund och Frösön under sommaren/hösten.

Självfinansieringsgrad

Ett mått som speglar bolagets ekonomi är självfinansieringsgraden. Den visar hur stor del av verksamheten som finansieras med intäkter från kunder. I det redovisade värdet har intäkter och kostnader rörande den s.k. särskilda kollektivtrafiken sorterats bort. Detta eftersom möjligheterna till jämförelse med andra huvudmän blir missvisande. Utfallet för 2018 slutade på 37 %, utfall f.g. år 36,5 %, mål för 2018 var 47% och därmed inte uppfyllt.



Kvalitet inom Regionaltrafiken

Länstrafiken deltar i Svensk Kollektivtrafiks kundundersökning Kollektivtrafikbarometern (Kolbar). Där görs kundundersökningar löpande under året. 2017 förändrades mätmetoden och vissa urval vilket gör att utfallet från 2016 och tidigare genomförda undersökningar inte är jämförbara med år 2017 och framåt. Det bör kommenteras att nedanstående redovisat resultat baseras på lågt antal respondenter varför det är viktigt att inte dra för stora slutsatser av utfallet, basen redovisas vid respektive redovisat resultat. Som kund definieras person som nyttjar Länstrafiken minst någon/några gånger per månad.

	Utfall 2018-12	Utfall 2017-12	Utfall 2016-12
Den av kund upplevda totalkvaliteten*	67 %	56 %	59 %
Den av allmänhet upplevda totalkvaliteten*	37 %	37%	31 %

* = Andel av svarande som angivit betyget 4 eller 5 i en 5-gradig skala.

Redovisning antal respondenter:	Bas	Bas	Bas
Länstrafiken kunder	304 st.	331 st.	299 st.
Länstrafiken allmänhet	595 st.	647 st.	751 st.

Resealternativ

Inom ovan nämnda kundundersökning mäter Länstrafiken i vilken mån allmänhet och kunder upplever att det finns avgångstider som passar behoven. Resultatet är följande:

	Mål 2018	Utfall 2018-12	Utfall 2017-12	Utfall 2016-12
Länstrafiken	22,5 %	28 %	30%	17 %
Tätortstrafiken Östersund	46,5 %	49 %	48 %	43 %

* = Andel av svarande som angivit betyget 4 eller 5 i en 5-gradig skala.

Redovisning antal respondenter:	Bas	Bas	Bas
Länstrafiken	1034 st.	1121 st.	1045 st.
Tätortstrafiken Östersund	875 st.	915 st.	1043 st.

Resande

I trafikförsörjningsprogrammet finns målet att antalet resor ska öka med 1 % per år från år 2017–2020.

	Mål 2018	Utfall 2018-12	Utfall 2017-12
Länstrafiken	2 458 900	2 425 000	2 492 000
Tätortstrafiken Östersund	3 489 000	3 921 000	3 820 000

Marknadsandel

I programmet finns även målet att marknadsandelens ska öka, genom att ökningen tas från privatbilisten ges en positiv miljöeffekt. Mätningen görs genom kundundersökning.

	Mål 2018	Utfall 2018-12	Utfall 2017-12	Utfall 2016-12
Länstrafiken	9,5 %	11 %	9 %	7 %
Tätortstrafiken Östersund	16,5 %	17 %	18 %	16 %

Redovisning antal respondenter:	Bas	Bas	Bas
Länstrafiken	776 st	807 st	626 st
Tätortstrafiken Östersund	631 st	652 st	550 st

Restidskvot tåg-bil

I programmet finns också mål avseende restidskvot mellan tåg och bil. Då tåg inte ingår i Länstrafikens uppdrag kan bolaget inte påverka denna måluppfyllelse.

Reserelation	Avstånd	Restid bil	Restid Tåg	Restidskvot tåg/bil
Storlien-Östersund	160	132	111	0,84
Duved-Östersund	108	90	77	0,86
Sundsvall-Östersund	188	154	146	0,95

Målet på 0,8 uppfylls f.n. inte.

Nöjdhet med färdtjänstresa

Mäts genom ANBARO Svensk Kollektivtrafiks barometer för anropsstyrdtrafik. Målet är att nöjdheten ska uppgå till minst 90% under hela programperioden. Utfallet för 2018 blev 96 %.

	År 2020	År 2018	År 2016	År 2014
Uppföljning Jämtlands län*		96 %	97 %	94 %

*Avser de kommuner som överlåtit sitt ansvar för färdtjänsten till Regionala kollektivtrafikmyndigheten. 2014 är det alla kommuner utom Östersunds kommun, fr.o.m. 2015 alla kommuner utom Östersund och Strömsunds kommun. Med nöjdhet menas den andel av de tillfrågade som ger bäst betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala. Målet nationellt är satt till 90 %. Det anses vara en rimlig avvägning mellan resurser och kvalitet. Värdet tenderar att sjunka med att nytillkommande grupper ställer allt högre krav.

Minskade nettoutsläpp av CO₂

I den allmänna kollektivtrafiken ska utsläppen minska. 2014 uppgick utsläppen av CO₂ till 6 633 ton i busstrafiken, vilket motsvarar 0,67 kg/km. Värdet för 2018 uppgick till 0,28 vilket är ett resultat av ökad användning av fossilfritt drivmedel.

	År 2020	År 2018	År 2016	År 2014
	mål	utfall	utfall	
CO ₂ utsläpp per kg per km, busstrafik	0,25	0,28	0,46	0,67

Tillgängligheten ska öka

Andelen fordon med låggolv eller hiss ska öka. F.n. finns 25 fordon med låggolv/hiss, dessa fordon beräknas vara i trafik till slutet av 2019 då ny avtalsperiod börjar.

	År 2020	År 2018	År 2016	År 2014
Tågtrafik, Norrtåg	100 %	100 %	100 %	100 %
Interregional trafik	100 %	100 %	100 %	100 %
Tätortstrafik	100 %	100 %	100 %	100 %
Stomlinjetrafik	49 %	49 %	49 %	49 %

Förvaltningsberättelse 2018

Väsentliga händelser

Upphandlingar

Regionbuss 2019

Upphandlingen av regionsbusstrafiken som överprövades efter tilldelning under 2018 fick göras om efter dom i Förvaltningsrätten. Rätten ansåg att ett borttagande av bussgodsvksamheten under pågående upphandling var en för väsentlig förändring.

Den överprövning som gjordes av bolagets sekretessbeslut att inte lämna ut stora delar av upphandlingsmaterialet avslogs dock av Kammarrätten.

Upphandlingen gjordes om och den 27 augusti kunde Tronderbilene AS tilldelas uppdraget men under avtalsspärren överprövades även denna upphandling, bolaget avvaktar nu beslut från Förvaltningsrätten. Denna försening har fått till följd att nuvarande trafikavtal förlängts till och med tidtabellskiftet december 2019.

Inlandstrafiken 2019

Upphandlingen har fortsatt enligt plan och sker i samverkan med länstrafikbolagen i Norr- och Västerbotten. Länstrafiken Västerbotten ansvarar för upphandling av linjerna 45 och 63 och Länstrafiken Jämtland för linje 46. Tilldelning sker i början på 2019, planerad trafikstart är december 2019.

Samhällsbetalda transporter

Arbete med upphandling av de s.k. Samhällsbetalda transporterna som omfattar sjukresor, färdtjänst, skolskjuts, anropsstyrtrafik, närtrafik, och linjetrafik har påbörjats. Anbudsansökan samt remissomgång avseende upphandlingsmaterialet avslutades under året. Utskick av upphandlingsmaterialet sker i början på 2019. Planerad trafikstart är halvårsskiftet 2020.

Beställningscentral

Nuvarande avtal avseende beställningscentralen löper till hösten 2020. Arbetet har påbörjats med hur en framtida beställningscentral skall organiseras samt vilka uppgifter som skall hanteras.

Skolskjutsplanering

Av olika anledningar har leveransen av det upphandlade skolskjutssystemet ännu inte skett. Planeringen av höstens skolskjutsar fick hanteras manuellt vilket löstes genom ett bra samarbete mellan kommunerna, Länstrafiken och transportörerna. Leveransen beräknas till januari 2019 vilket innebär att det finns goda möjligheter att planera skolskjutsarna för höstterminen 2019 enligt de nya rutiner som upprättats.

Elbussprojekt i Östersund

De tre, av totalt sex, elbussarna sattes i trafik i mars 2018 och under 2019 kommer de återstående tre bussarna trafikera linje 6. Projektet har varit lyckat och fått stor uppmärksamhet både lokalt och nationellt.

Bussgods

Bolaget har under året arbetat med att avveckla avdelningen Bussgods i enlighet med ägarnas beslut under 2017. Samtlig personal har sagts upp, hyresavtalet avseende godsterminalen i Östersund har överlåtits, lokaliteterna i Strömsund, Sveg och Hammarstrand har avslutats och övriga avtal kopplade till verksamheten har sagts upp eller överlåtits. De befintliga godsutrymmena i bussarna har under 2018 hyrts ut till Bussgods Sverigefrakt. Tack vare ett mycket aktivt arbete har avvecklingskostnaderna kunnat reduceras avsevärt, endast mindre kostnader belastar bolaget kommande två år.

Personal

Bolaget har under året sagt upp sju personer på grund av arbetsbrist kopplat till avvecklingen av bussgodsverksamheten samt rekryterat två personer, en IT-tekniker och en färdtjänsthandläggare.

Styrelse

Under året har ny styrelsesuppleant, Maria Jacobsson, utsetts.

Ägardirektiv, kapitaltäckningsgaranti och kontrollbalansräkning

Från och med 2017 har bolaget fått nya ägardirektiv från ägaren. De ekonomiska målen är att aktiekapitalet ska behållas intakt, att bolaget ska drivas med god ekonomisk hushållning och att självfinansieringsgraden ska öka. Det nya ägardirektivet innebär att bolagets årsresultat ska balanseras till skillnad mot tidigare direktiv, då skuld eller fordran bokades upp mot ägaren. För att inte försätta bolaget i en situation som skulle kräva åtgärder i kontrollbalansräkning tecknades under 2017 en kapitaltäckningsgaranti vilket innebar att en fordran kunde bokas upp mot ägaren.

Genom kapitaltäckningsgarantin förband sig ägaren att ge tillskott så att bolagets egna kapital vid varje tillfälle uppgår till minst det registrerade aktiekapitalet, dock med ett högsta belopp om 8 Mkr. I den mån tillskott skulle göras skulle tillskottet vara "villkorat" på så sätt att återbetalning av tillskottet skall kunna ske ur disponibla vinstmedel i enlighet med reglerna i aktiebolagslagen. Garantin gällde till och med årsstämman för räkenskapsåret 2017, dock längst till och med den 31 december 2018.

Vid Regionfullmäktige i november 2017 togs beslutet att ge Länstrafiken i uppdrag att avveckla avdelningen Bussgods, varpå en avsättning för avvecklingskostnader bokades upp på 5,6 Mkr. Förutom avsättningen visade bolaget på balansdagen 2017 ett underskott på 4,6 Mkr, där Bussgods stod för 3 Mkr. Bolagets resultat för 2017 summerades till -10,2 Mkr.

Kapitaltäckningsgarantin från ägarna som uppgick till 8 Mkr nyttjades till 100%, varpå bolagets slutliga resultat för 2017 blev -2,2 Mkr. Länstrafiken sattes i en situation där en kontrollbalansräkning måste upprättas eftersom mer än halva aktiekapitalet förbrukats men endast delvis återstälts.

Kontrollbalansräkning upprättades och kontrollstämma 1 hölls 18-02-26. Ägarna beslutade att tillskjuta ett extra driftsbidrag på 1,7 Mkr för att återställa aktiekapitalet. Bolaget gjorde samtidigt en värdering av avsättningen för avvecklingskostnaderna för Bussgods vilket resulterade i en justering på 0,5 Mkr. Kontrollstämma 2 gjordes på resultatet för juni 2018 och hölls 18-09-19 och den visade att hela aktiekapitalet återstälts.

Ekonomi

Resultat

Bolagets verksamhet visar under 2018 ett resultat på – 1 049 992 kr jämfört med föregående år då bolaget visade ett resultat på -2 246 621 kr. I och med det senaste ägardirektivet ska bolaget balansera vinst och förlust vilket gör att bolagets ackumulerade underskott uppgår till -3 296 613 kr.

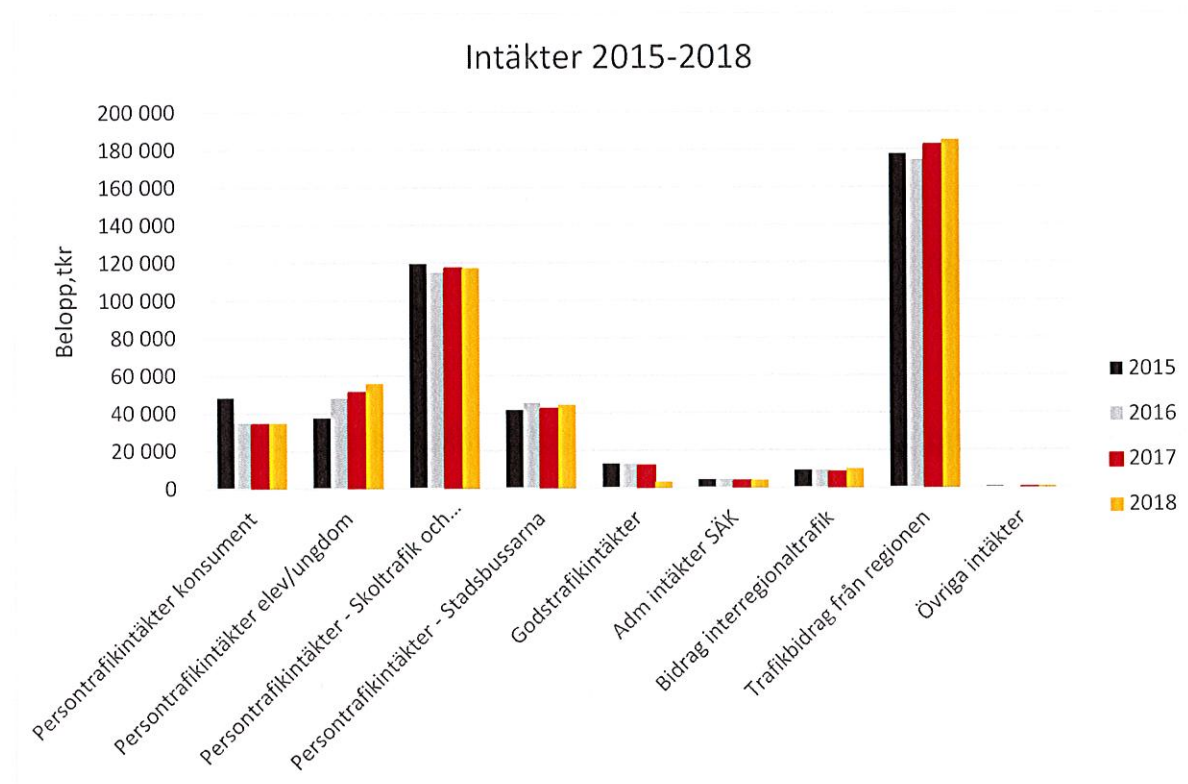
Intäkter

Intäkterna för den regionala allmänna kollektivtrafiken uppgick under 2018 till 91,5 Mkr, vilket är 5 Mkr högre än föregående år, då intäkterna uppgick till 86,5 Mkr. Detta beror främst på att intäkterna för ungdoms- och elevkort har ökat från 51,7 Mkr år 2017 till 56,2 Mkr år 2018, vilket motsvarar en ökning på 8,79%. Den positiva utvecklingen kommer främst från att det gjordes en prisjustering på 5% men även att antalet ungdomar berättigade till ungdomskort är fler under 2018 än 2017.

Konsumentintäkterna för den regionala kollektivtrafiken har ökat med 0,5 Mkr jämfört med föregående år. Från 34,8 Mkr år 2017 till 35,3 mkr år 2018, vilket motsvarar en höjning på 1,5%. Eftersom taxan på konsumentresor i snitt höjdes med 3,5% inför 2018 visar detta på en negativ resandeutveckling.

Konsumentintäkterna för stadstrafiken har ökat med 2 Mkr jämfört med föregående år.

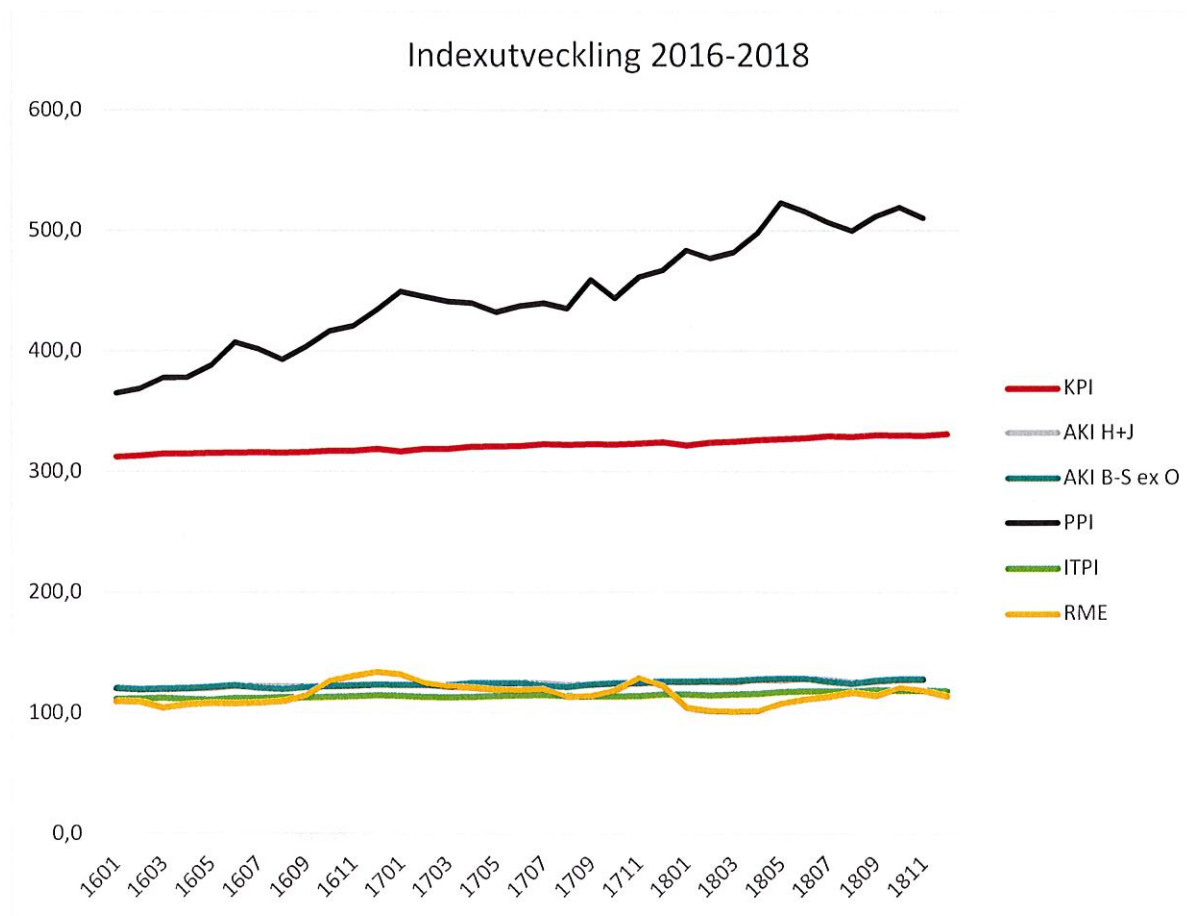
Budgerat ägarbidrag för 2018 uppgick till 183,8 Mkr. 0,9 Mkr högre än föregående år. Ägarna gav även bolaget 1,7 Mkr i extra driftsbidrag i juni, då bolaget skulle återställa aktiekapitalet inför kontrollstämma 2.



Kostnader

Trafikkostnaderna utgörs till största delen av avtalade ersättningar till entreprenörer som löper över långa tidsperioder. För varje nytt trafikår fastställs ett tilläggsavtal som talar om trafikvolymen, ny kilometerersättning samt övriga ersättningar. Beloppet för tilläggsavtalen blev 5% högre 2018 jämfört med 2017. I avtalen ingår det index som ska justeras kvartalsvis under löptiden, som t.ex. KPI

(Konsumentprisindex), AKI (Arbetskraftsindex) och PPI (Prisindex för dieselolja); ITPI (Index för inhemsk tillgång) samt Stibor 3 månader. Även relativt små förändringar av index ger stora kostnadsförändringar eftersom de påverkar en stor del av kostnadsmassan. För 2018 har dessa justeringar av index bidragit till en kostnad på närmare 9,7 Mkr, vilket är 3,2Mkr mer än föregående år.



Framtida utveckling samt väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

Bolagets ekonomiska situation är fortfarande ansträngd och en förutsättning för att inte förbruka mer än häften av aktiekapitalet är att indexkostnaderna ligger på samma nivå under 2019 som i slutet av 2018 samt att det inte uppkommer några oförutsedda kostnader för förstärkningstrafik.

Förutom återbetalningen av aktieägartillskottet på 8 Mkr har bolaget ett ackumulerat underskott på -3,3 Mkr som måste återställas. Det här ställer stora krav på bolaget att generera vinst för att klara återbetalning och samtidigt leva upp till ägarnas mål och verksamhetskrav. En diskussion om den långsiktiga finansiering av bolaget och kollektivtrafikens utveckling i länet måste ske med ägarna.

I övrigt är en stor utmaning att förmå flera att välja kollektivtrafiken som sitt främsta sätt att genomföra sina vardagsresor såsom till och från arbetet, skolan, fritidsaktiviteter samt nöjen. Ytterligare en utmaning är att göra kollektivtrafiken säker, smidig och prisvärd. Detta kan göras med hjälp av nya trafiklösningar, tydligare prioriteringar, anpassade fordon samt flexiblare och innovativa avtal med operatörerna.

Utmaningen består även i att börja prioritera hur ett kollektivtrafikutbud som motsvarar antalet boende i det geografiska området/stråket/platsen skall se ut. Trafikutbudet och trafiklösningen bör motsvara hur många som inom området/stråket/platsen kan och kommer att nyttja den kollektivtrafik som erbjuds. På senare år har nya bostadsområden vuxit fram och handelsplatser har expanderats vilket påverkar människors behov av att resa. Därför behövs också en fortsatt analys av länets reseströmmar.

Verksamhet inom forskning och utveckling

Bolaget är bl.a. medlem i branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik som är en nationell deltagare inom FoU-området. Genom Svensk Kollektivtrafik tar vi del av arbete som genomförs hos Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI), Trafikanalys m.fl. Vidare är bolaget delägare i Samtrafiken där det bedrivs arbete med utveckling av tjänster inom kollektivavtalsområdet.

Flerårsjämförelse

	2018	2017	2016	2015
Nettoomsättning	479 445 865	487 740 903	484 909 390	487 372 144
Rörelseresultat	-1 058 658	-2 252 693	-8 209	2 630
Rörelseresultat efter finansiella poster	-1 049 992	-2 246 621	0	0
Balansomslutning	36 778 141	40 175 459	49 394 883	36 527 742
Soliditet*	13 %	14 %	16 %	23 %
Medeltal anställda	16	25	25	27

* Justerat eget kapital/Balansomslutning.

Förslag till resultatdisposition

Balanserad vinst /förlust	-2 246 621
Årets resultat	-1 049 992
SUMMA	-3 296 613

Styrelsen och verkställande direktören föreslår bolagsstämman besluta att -3 296 613 kr överförs i ny räkning.

Resultaträkning

	Not	2018-12-31	2017-12-31
	1		
Rörelsens intäkter m m			
Nettoomsättning	2	<u>479 445 865</u>	<u>487 740 903</u>
Summa intäkter m m		479 445 865	487 740 903
Rörelsens kostnader			
Trafikkostnader	-	460 040 505	458 158 610
Övriga externa kostnader	-	7 268 833	15 820 683
Personalkostnader	3	10 342 282	12 546 554
Av- och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar.	-	<u>2 852 903</u>	<u>3 467 749</u>
Summa rörelsens kostnader	-	480 504 524	489 993 596
Rörelseresultat	-	1 058 658	2 252 693
Resultat från finansiella investeringar			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	4	8 926	6 512
Räntekostnader och liknande resultatposter	-	<u>259</u>	<u>439</u>
Summa resultat från finansiella investeringar		8 667	6 073
Resultat efter finansiella poster	-	1 049 992	2 246 621
Skatt		<u>-</u>	<u>-</u>
Årets resultat	-	1 049 992	2 246 621



Balansräkning

	Not	2018-12-31	2017-12-31
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
<u>Materiella anläggningstillgångar</u>			
Maskiner och andra tekniska anläggningar	5	327 095	2 685 983
Inventarier, verktyg och installationer	6	<u>1 336 067</u>	<u>1 390 259</u>
		1 663 163	4 076 242
<u>Finansiella anläggningstillgångar</u>			
Övriga långfristiga värdepappersinnehav	7	<u>30 000</u>	<u>30 000</u>
		30 000	30 000
Summa anläggningstillgångar		<u>1 693 163</u>	<u>4 106 242</u>
Omsättningstillgångar			
<u>Kortfristiga fordringar</u>			
Kundfordringar		12 373 324	10 381 408
Övriga kortfristiga fordringar	8	2 148 740	1 674 986
Fordringar koncernföretag	9	14 207 094	20 336 732
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	<u>5 865 142</u>	<u>3 231 493</u>
		<u>34 594 300</u>	<u>35 624 620</u>
<u>Kassa och bank</u>	11	<u>490 679</u>	<u>444 598</u>
Summa omsättningstillgångar		<u>35 084 978</u>	<u>36 069 218</u>
Summa tillgångar		<u>36 778 141</u>	<u>40 175 459</u>

Balansräkning

	Not	2018-12-31	2017-12-31
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
<u>Bundet eget kapital</u>			
Aktiekapital		8 000 000	8 000 000
8 000 aktier		<u>29 262</u>	<u>29 262</u>
Reservfond		<u>8 029 262</u>	<u>8 029 262</u>
 <u>Fritt eget kapital</u>			
Balanserat resultat	-	2 246 621	- 0
Årets resultat	-	<u>1 049 992</u>	- 2 246 621
	-	<u>3 296 613</u>	- 2 246 621
Summa eget kapital		<u>4 732 649</u>	<u>5 782 641</u>
Avsättningar			
Avsättningar övrigt	12	<u>467 741</u>	<u>5 646 444</u>
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		19 307 221	15 313 595
Övriga kortfristiga skulder	13	322 311	306 616
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	14	<u>11 948 219</u>	<u>13 126 363</u>
Summa kortfristiga skulder		<u>31 577 751</u>	<u>28 746 574</u>
Summa eget kapital och skulder		<u>36 778 141</u>	<u>40 175 459</u>



Rapport förändring eget kapital

Villkorat aktieägartillskott uppgår till 8 000 000 kr.

	Budet eget kapital		Fritt eget kapital		
	Aktiekapital	Reservfond	Balanserat resultat	Årets resultat	Eget kapital totalt
Ingående balans 1 januari 2017	8 000 000	29 262	0	0	8 029 262
Årets resultat				-2 246 621	-2 246 621
Utgående balans 31 december 2017	8 000 000	29 262	0	0	5 782 641
Ingående balans 1 januari 2018	8 000 000	29 262	-2 246 621	0	5 782 641
Årets resultat				-1 049 992	-1 049 992
Utgående balans 31 december 2018	8 000 000	29 262	-2 246 621	-1 049 992	4 732 649



Kassaflödesanalys

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Den löpande verksamheten		
Rörelseresultat före finansiella poster	- 1 058 658	- 2 252 693
Avskrivningar, nedskrivningar och avsättningar	- 2 325 800	9 114 193
	- 3 384 458	6 861 499
Erhållen ränta	8 926	6 512
Erlagd ränta	- 259	- 439
	<u>- 3 643 450</u>	<u>6 867 572</u>
Ökning/minskning kundfordringar	- 1 991 915	5 672 797
Ökning/minskning övriga kortfristiga fordringar	3 022 423	552 428
Ökning/minskning leverantörsskulder	3 993 627	1 030 376
Ökning/minskning övriga kortfristiga skulder	<u>- 1 639 096</u>	<u>- 13 649 372</u>
Kassaflöde från den löpande verksamheten	485 894	473 550
Investeringsverksamheten		
Investering i materiella anläggningstillgångar	- 439 812	- 303 941
Erhållen likvid avyttrade finansiella anläggningstillgångar	-	-
Kassaflöde från investeringsverksamheten	<u>- 439 812</u>	<u>- 303 941</u>
Finansieringsverksamheten		
Årets kassaflöde	46 082	169 609
Likvida medel vid årets början	<u>444 598</u>	<u>274 989</u>
Likvida medel vid årets slut	<u><u>490 679</u></u>	<u><u>444 598</u></u>



Noter

Noter

Not 1 Redovisningsprinciper

Årsredovisningen är upprättad enligt Årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens normgivning enligt BFNAR 2012:1 Årsredovisning K3.

Intäktsredovisning

Intäkter redovisas när inkomsten kan beräknas på ett tillförlitligt sätt och när huvudsakligen alla risker och rättigheter som är förknippade med ägandet övergått till köparen.

Ersättningar till anställda

Ersättningar till anställda i form av löner, bonus, betald semester, betald sjukfrånvaro m m samt pensioner redovisas i takt med intjänandet. Beträffande pensioner och andra ersättningar efter avslutad anställning klassificeras dessa som avgiftsbestämda eller förmånsbestämda pensionsplaner. Det finns inga övriga långfristiga ersättningar till anställda.

Fordringar

Fordringar upptas till det belopp som efter individuell bedömning beräknas bli betalt.

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar avskrivs systematiskt över den bedömda ekonomiska livslängden. Härvid tillämpas följande avskrivningstider:

	<u>Antal år</u>
Maskiner och andra tekniska anläggningar	7
Inventarier, verktyg och installationer	3-10

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR 7. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför in- eller utbetalningar.

Not 2 Nettoomsättning

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Biljettintäkter	135 847 589	128 593 360
Vidarefakturerade kostnader	20 146 246	32 032 616
Skoltrafik/Färdtjänstintäkter	122 135 104	121 809 626
Godsintäkter	3 644 062	12 195 625
Driftsbidrag från Region Jämtland Härjedalen	185 470 000	182 900 000
Övriga bidrag	11 044 711	8 737 488
Övriga intäkter	1 158 152	1 472 187
	479 445 864	487 740 903

Not 3 Medelantal anställda, löner, andra ersättningar och sociala avgifter

Medelantal anställda, med fördelning på kvinnor och män uppgår till	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Kvinnor	8	10
Män	<u>8</u>	<u>15</u>
Totalt	<u>16</u>	<u>25</u>
Löner och ersättningar uppgår till		
Styrelsen och verkställande direktören	1 175 424	1 186 013
Övriga anställda	<u>5 562 147</u>	<u>7 672 348</u>
Totala löner och ersättningar	6 737 571	8 858 361
Sociala avgifter enligt lag och avtal	2 412 965	2 790 391
Pensionskostnader	592 098	654 855
<i>(varav för verkställande direktör 129 764 (93 654))</i>		
Övriga personalkostnader	599 648	242 947
Totala personalkostnader	<u>10 342 282</u>	<u>12 546 554</u>

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	<u>Antal på</u>	<u>Antal på</u>
	<u>balansdagen</u>	<u>balansdagen</u>
Styrelseledamöter	7	7
<i>Varav kvinnor</i>	43%	43%
Verkställande direktör och andra ledande befattningshavare	6	7
<i>Varav kvinnor</i>	33%	43%

Avtal om VD:s avgångsvederlag: 6 månaders uppsägningstid.

Not 4 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Ränteintäkter från Kronofogden	8 926	6 512

Bolaget har under året haft en räntabilitet på likvida medel uppgående till 0 % (0 %)

Not 5 Maskiner och andra tekniska anläggningar

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Ingående anskaffningsvärden	37 652 598	37 652 598
Årets förändringar		
-Inköp	-	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	37 652 598	37 652 598
Ingående avskrivningar enligt plan	- 34 966 616	- 32 083 854
Årets förändringar		
-Avskrivningar enligt plan	<u>- 2 358 888</u>	<u>- 2 882 762</u>
Årets nedskrivning	<u>-</u>	<u>-</u>
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	<u>- 37 325 504</u>	<u>- 34 966 616</u>
Utgående bokfört värde	<u>327 095</u>	<u>2 685 986</u>

Not 6 Inventarier, verktyg och installationer

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Ingående anskaffningsvärden	10 012 562	9 927 921
Årets förändringar		
-Inköp	306 948	84 641
-Försäljningar och uttrangeringar	<u>-</u>	<u>-</u>
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	10 319 510	10 012 562
Ingående avskrivningar enligt plan	- 8 841 600	- 8 256 614
Årets förändringar		
-Avskrivningar enligt plan	<u>- 494 005</u>	<u>- 584 986</u>
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	<u>- 9 335 606</u>	<u>- 8 841 600</u>
Utgående bokfört värde	<u>983 904</u>	<u>1 170 967</u>
Pågående investering	<u>352 164</u>	<u>219 300</u>

Not 7 Övriga långfristiga värdepappersinnehav

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Samtrafiken i Sverige AB, 556467-7598 30 aktier á nominellt värde på 1000kr, from 06-01-12 2000kr (fondemission)		
Bokfört värde	30 000	30 000

Not 8 Övriga kortfristiga fordringar

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Momsfordran	1 538 790	1 073 450
Skattefordran	418 844	399 410
Övrig kortfristig fordran	<u>191 106</u>	<u>202 126</u>
	<u>2 148 740</u>	<u>1 674 986</u>

From 2015 ingår även fordran på ägaren genom vissa underkonton på Swedbank.

Not 9 Fordringar koncern

Beviljad checkkredit på koncernkonto 25 000 000 kr.

Not 10 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Övriga upplupna trafikintäkter	1 690 220	564 411
Förutbetalda hyror	<u>4 174 922</u>	<u>2 666 982</u>
Summa	5 865 142	3 231 393

Not 11 Kassa och bank

I kassa och bank ingår from 2015 ej underkonton till ägaren på Swedbank.

Not 12 Avsättningar

Regionfullmäktige beslöt 17-11-07 att ge Länstrafiken i uppdrag att avveckla verksamheten för Bussgods. Länstrafiken verkställde beslutet och verksamheten lades ner 18-03-01. Kostnaderna för avvecklingen bedömdes 17-12-31 uppgå till 5 646 444 kr. Under 2018 uppgick de faktiska avvecklingskostnaderna till 3 798 157 kr och avsättningen för 2019 och 2020 bedöms uppgå till 467 741.

Avvecklingskostnaderna har under 2018 omprövats och justerats för att återspegla den aktuellt bästa uppskattningen vilket medfört att 1 380 546 kr har återförts.

Not 13 Övriga kortfristiga skulder

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Källskatt personal, särskild löneskatt	322 311	368 076
Övriga kortfristiga skulder	<u>-</u>	<u>- 61 460</u>
Summa	322 311	306 616

Not 14 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Upplupna semesterlöner	668 269	693 891
Upplupna sociala avgifter	389 638	440 971
Upplupna trafik kostnader	2 567 816	2 681 858
Upplupen indexkostnad	3 622 360	3 915 726
Förutbetalda biljettintäkter	4 700 135	4 998 658
Övriga upplupna kostnader	<u>-</u>	<u>395 259</u>
Summa	11 948 218	13 126 363

Not 15 Ställda säker och eventalförpliktelser

Ställda säkerheter	Inga	Inga
Eventalförpliktelser	Inga	Inga

Östersund 2019-03-13



Elisabet Sjöström
Ordförande



Anders Frimert



Florian Stamm



Abbas Khanahmadi



Per-David Wennberg
Verkställande direktör



Thomas Andersson




Mona Modin Tjulin



Karin Ekblom

Vår revisionsberättelse har avgivits 2019-03-26

Deloitte AB



Lars Magnusson
Auktoriserad revisor

Vår granskningsrapport har avgivits 2019-03-15



Eva Simonsson
Lekmannarevisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Länstrafiken i Jämtlands län AB
organisationsnummer 556437-0194

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Länstrafiken i Jämtlands län AB för räkenskapsåret 2018-01-01 - 2018-12-31. Bolagets årsredovisning ingår på sidorna 17-27 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Länstrafiken i Jämtlands län ABs finansiella ställning per den 31 december 2018 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Länstrafiken i Jämtlands län AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller

några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Länstrafiken i Jämtlands län AB för räkenskapsåret 2018-01-01 - 2018-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman behandlar förlusten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Länstrafiken i Jämtlands län AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionsssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Östersund den 26 mars 2019

Deloitte AB



Lars Magnusson
Auktoriserad revisor

Till årsstämman i
Länstrafiken i Jämtlands län AB
Org nr: 556437-0194

Till fullmäktige i Region Jämtland
Härjedalen

GRANSKNINGSRAPPORT FÖR ÅR 2018

Jag, av fullmäktige i Region Jämtland Härjedalen utsedd lekmannarevisor, har granskat Länstrafiken i Jämtlands län AB:s verksamhet för år 2018.

Styrelse och VD ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. Lekmannarevisorn ansvarar för att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt ägarens uppdrag och mål samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, god revisionsred i kommunal verksamhet och revisionsreglemente samt utifrån bolagsordning och av bolagsstämman fastställda ägardirektiv.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge en rimlig grund för bedömning och prövning.

Årets granskning

Bolaget redovisar för andra året i rad ett underskott och uppfyller inte ägarens krav om en god ekonomisk hushållning. Den ekonomiska situationen ställer krav på styrelsen att vidta åtgärder för att bedriva uppdraget inom tilldelad budget.

Jag bedömer sammantaget att bolagets verksamhet i övrigt har skötts på ett ändamålsenligt sätt och att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

Som stöd för min bedömning åberopas bifogad granskningspromemoria.

Östersund den 15/3 2019

Eva Simonsson

Eva Simonsson

Bilaga

Granskningspromemoria Verksamhetsåret 2018

REGION
JÄMTLAND
HÄRJEDALEN



GRANSKNINGSPROMEMORIA
VERKSAMHETSÅRET 2018

**Länstrafiken
i Jämtlands län AB**

Innehållsförteckning

1	INLEDNING/BAKGRUND.....	3
1.1	SYFTE, REVISIONSFRÅGA OCH AVGRÄNSNING.....	3
1.2	REVISIONSKRITERIER	3
1.3	METOD.....	3
1.4	AVGRÄNSNING.....	4
2	GRANSKNINGENS RESULTAT	4
2.1	LEDNING OCH STYRNING	4
2.2	EKONOMI	5
2.2.1	Kapitaltäckningsgaranti och avvecklingskostnader för Bussgods.....	5
2.2.2	Åtgärder för att förbättra bolagets ekonomi och dialog med ägaren	5
2.2.3	Årets resultat.....	6
2.3	VERKSAMHETSMÅL.....	6
2.3.1	Mätbara mål.....	6
2.4	UPPFÖLJNING OCH INTERN KONTROLL	8
2.4.1	Uppföljning av kvalitetsmål	8
2.4.2	Arbetet med riskanalys för intern kontroll.....	8
2.5	BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER.....	8
3	KVALITETSSÄKRING.....	9
4	ANSVARIGA FÖR GRANSKNINGENS GENOMFÖRANDE.....	9

1 INLEDNING/BAKGRUND

Länstrafiken i Jämtlands län AB ägs av Regionala utvecklingsnämnden som är Regional Kollektivtrafikmyndighet (RKM). Ändamålet med bolagets verksamhet är att bedriva kollektivtrafik, administration av kollektivtrafik och andra tjänster avseende kollektivtrafik.

Lekmannarevisorn ansvarar för att granska om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, samt om den interna kontrollen är tillräcklig. Lekmannarevisorn i Länstrafiken i Jämtlands län AB, utför sitt uppdrag med sakkunnigt biträde från Region Jämtland Härjedalens revisionskontor.

1.1 SYFTE, REVISIONSFRÅGA OCH AVGRÄNSNING

Syftet med granskningen är att ge lekmannarevisorn underlag för uttalanden i den enligt aktiebolagslagen föreskrivna granskningsrapporten genom att besvara följande frågor:

- Har bolagets verksamhet skötts på ett ändamålsenligt sätt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt?
- Har bolagets interna kontroll varit tillfredsställande?

1.2 REVISIONSKRITERIER

Följande revisionskriterier utgör utgångspunkt för revisionen och är de bedömningsgrunder som bildar underlag för revisionens analyser, slutsatser och bedömningar:

- Aktiebolagslag (2005:551)
- Beslut i bolagsstämma
- Bolagsordning
- Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020
- Uppdragsavtal regional kollektivtrafik
- Ägardirektiv

1.3 METOD

Bedömningen av vilka granskningsinsatser som anses nödvändiga att genomföra för att ge lekmannarevisorn tillräckligt underlag för att med rimlig säkerhet kunna lämna uttalanden i granskningsrapporten, har utgått från en risk- och väsentlighetsanalys. Vid analysen har hänsyn tagits till verksamhetsmässiga och ekonomiska risker samt information och erfarenhet från tidigare års granskningar och information om aktuellt verksamhetsår.

Den grundläggande granskningen har utförts i enlighet med SKLs skrift *God revisions- sed i kommunal verksamhet 2018* och har omfattat dokumentstudier av protokoll och handlingar från bolagsstyrelsens och bolagsstämman sammanträden, bolagets årsredovisning m.m. Information har även inhämtats genom kommunikation med bolagets VD och ekonomichef.

1.4 AVGRÄNSNING

Den auktoriserade revisorn ansvarar för granskning av bolagets räkenskaper samt av om årsredovisningen upprättats enligt gällande lagstiftning och god redovisningssed.

2 GRANSKNINGENS RESULTAT

Den grundläggande granskningen syftar till att bedöma om bolaget under året 2018 har bedrivit sin verksamhet i enlighet med bolagsordning, uppdragsavtal, ägardirektiv, regionalt trafikförsörjningsprogram, beslut i bolagsstämma m.m.

Lekmannarevisorn ansvarar för att granska om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, samt om den interna kontrollen är tillräcklig. Definitioner av dessa uttryck framgår i respektive stycke som följer.

Definitioner

Med ändamålsenlig verksamhet menas att verksamheten ska efterleva och leva upp till ägarens och fullmäktiges mål, beslut och riktlinjer samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. Det innebär också att verksamheten skapar avsedd effekt för de medborgare som berörs av verksamheten.

Att verksamheten sköts på ett tillfredsställande ur ekonomisk synpunkt avser om verksamhetens resultat och resurser står i ett rimligt och tillfredsställande förhållande till varandra. Det handlar om god ekonomisk hushållning utifrån verksamhetens kvalitet och produktivitet.

Den interna kontrollen ska säkerställa en ändamålsenlig, effektiv och säker verksamhet vilket omfattar att styrning, ledning, uppföljning och kontroll är tydlig och aktiv.

2.1 LEDNING OCH STYRNING

Närvaron vid styrelsens nio sammanträden har varit hög. Styrelsen har fastställt arbetsordning, attestnivåplan, internkontrollplan och antagit regler för arvode och representation samt beslutat om firmatecknare.

VD och ekonomichef har löpande informerat styrelsen om bolagets ekonomiska ställning och styrelsen har vid avvikelser fattat beslut om åtgärder. Uppföljning av dessa beslut har till viss del skett i samband med redovisning av ekonomirapporter. Det saknas dock en återredovisning av vilka åtgärder som vidtagits för att bolaget ska nå en budget i balans. Det framgår inte heller av protokollen om de möten som styrelsen initierat med ägaren för att diskutera den ekonomiska situationen m.m. lett till åtgärder.

Eftersom styrelsen upprättat kontrollbalansräkning, med anledning av 2017 års underskott, har två extra bolagsstämmor hållits under året. I september beslutade stämman om fortsatt drift av bolaget. Vid ordinarie stämma godkändes bolagets riktlinjer för rambudget 2019.

Bolagets uppdragsavtal har under året reviderats med ändring avseende skrivning om personalövertagande vid byte av upphandlad entreprenör.

2.2 EKONOMI

Av bolagets ägardirektiv, som beslutats av regionfullmäktige 2018-04-11 och antagits av årsstämman 2018-05-17, framgår att:

- Det ekonomiska målet är att behålla aktiekapitalet intakt.
- Bolaget ska bedrivas med god ekonomisk hushållning och ökad självfinansieringsgrad.

2.2.1 Kapitaltäckningsgaranti och avvecklingskostnader för Bussgods

Enligt tidigare ägardirektiv redovisades vinst eller förlust i verksamheten som fordran eller skuld hos ägaren. I och med att detta inte längre gäller och bolaget under våren 2017 prognostiserade ett underskott begärdes en kapitaltäckning hos ägaren.

Av det totala underskottet på -10,2 mkr täcktes 8 mkr av ägaren vilket gav ett resultat på -2,2 mkr. Underskottet medförde att bolaget vid bolagsstämma i februari tvingades upprätta en kontrollbalansräkning. Det är fortfarande oklart om bolaget kommer att krävas på de 8 mkr som enligt kapitaltäckningsgarantin är villkorade.

Av det totala underskottet avsåg 5,6 mkr kostnader för avvecklingen av Bussgods. I och med att beslutet om avveckling fattats av regionfullmäktige beslutade bolagets styrelse om att begära ett skriftligt besked från ägaren om att ersätta bolaget för avvecklingskostnaderna. Efter behandlingen av skrivelsen beslutade ägaren att skjuta till 1,7 mkr för att återställa aktiekapitalet inför kontrollstämman i augusti¹. Något formellt beslut om avvecklingskostnaderna kommer att täckas upp av ägaren är således inte fattat.

I rapport om Länstrafiken utifrån regionstyrelsens uppsiktsplikt uppges avvecklingskostnaderna vara 1,4 mkr lägre än budget². Enligt bolagets ekonomichef kommer dock kostnader för avvecklingen även belasta år 2019 eftersom bolagets avtal med befintlig trafikleverantör som i sina bussar tillhandahåller utrymme för bussgods har förlängts med anledning av de tilldelningsbeslut som överklagats.

2.2.2 Åtgärder för att förbättra bolagets ekonomi och dialog med ägaren

Vid fastställande av delårsrapporten per april visade helårsprognosen på ett underskott på 2,2 mkr. Styrelsen beslutade att återkomma med en plan för att återställa aktiekapitalet för att komma i balans under 2018³. Uppdraget skulle, enligt beslut vid sammanträdet i juni, återredovisas vid ett extra sammanträde via Skype den 29 juni⁴, men i och med att ägaren samma månad lämnade besked om att skjuta till kapital inför kontrollstämman ställdes Skypemötet in.

Bolagets VD och presidiet har löpande informerat ägarna om bolagets ekonomiska utveckling samt diskuterat bl.a. självfinansieringsgrad och statsbidrag i samband med antagande av budget för 2019 och när aktiekapitalet återställdes inför kontrollstämman.

Av de åtgärdsförslag som togs fram 2017 för att minska bolagets kostnader har prisjusteringar och viss neddragning av nattrafiken verkställt. Vidare har turer med nästan bara skolelever ändrats från att gå hela året, till att gå skoltid. Övriga åtgärder har fortsatt diskuterats både inom styrelsen och med ägarna, men något formellt beslut om genomförande har inte fattats. Förslagen innefattar i huvudsak neddragning av trafik.

¹ Skrivelse angående avvecklingskostnader för Bussgods/Återställa aktiekapitalet för Länstrafiken Dnr: RUN/221/2018

² Regionstyrelsens uppsiktsplikt 2018 Dnr: RS/597/2018

³ Protokoll 2018-05-17 §64

⁴ Protokoll 2018-06-11 §85

Det går inte att utläsa av protokoll om initierade diskussioner med ägarna lett till ändrade förutsättningar. Bolagets VD menar att det behöver ske en förändring då uppdrag och finansiering i dagsläget inte harmoniserar.

2.2.3 Årets resultat

Bolagets redovisar 2018 ett underskott på - 1 049 992 kr. Tillsammans med föregående års underskott är det ackumulerade underskottet - 3 296 613 kr.

2.3 VERKSAMHETSMÅL

I bolagets ägardirektiv och uppdragsavtal mellan ägare och bolag hänvisas verksamhetskrav och mål till Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet innehåller mål som ska svara mot riksdagens transportpolitiska mål, mål från den Regionala utvecklingsstrategin (RUS) och åtta mätbara mål.

Det övergripande målet för kollektivtrafiken är att svara mot riksdagens transportpolitiska mål, funktionsmål och hänsynsmål:

- att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.
- att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft för hela landet.
- att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.
- transportsystemet ska vara jämställt.

Målbilden utifrån den Regionala Utvecklingsstrategin (RUS) är att:

- förbättrade kommunikationer överbryggar de långa avstånden.
- en god service kan erbjudas alla invånare.

Kollektivtrafiken är ett medel för att nå de övergripande samhällsmålen för länet.

2.3.1 Mätbara mål

De mätbara målen delas in i tre områden:

- En ekonomisk hållbar utveckling – trafikutbudet erbjuder goda förbindelser inom länet och över länsgräns och för arbetspendling inom arbetsmarknadsregionerna.
- En socialt hållbar utveckling – resmöjligheter som skapar valfrihet och är säkra, trygga och tillgängliga.
- En miljömässigt hållbar utveckling – trafiken skall ge en begränsad påverkan på miljön.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet har reviderats under slutet av 2018⁵. Bl.a. har målet om självfinansieringsgraden utgått och mål satta utifrån värden i kundbarometern KOLBAR förändrats med anledning av ny mätmetod.

⁵ Regionfullmäktige 2018-12-11 §181

Bakgrunden till att självfinansieringsmålet utgått är att målet varit för högt satt och förslaget från ägaren är att självfinansieringsmålet istället ska ingå i ägardirektivet. När utskottet för infrastruktur behandlade ärendet i oktober 2018⁶ beslutades att föreslå regionala utvecklingsnämnden att revidera ägardirektivet i anslutning till frågan om Länstrafiken ska bedrivas som bolag eller förvaltning. Inget förslag om detta framgår av ägarens senare skrivningar⁷.

Mål i Regionalt Trafikförsörjnings Program (RTP)		Kommentar
Självfinansieringsgrad. Mål 47%		Självfinansieringsgraden har ökat jämfört med 2017, men når inte målet. Utfall 37 % (36,5% 2017)
Resetidskvoten tåg-bil ska högst uppgå till 0,8		Mål ej uppfyllt. Utfall 0,84-0,95 på utvalda sträckor.
Antal resor med färdbevis ska öka med 1% per år		Länstrafiken 2018: 2 425 000 2017: 2 492 000
Antal resor med tätortstrafikens färdbevis ska öka med 2% per år med 2017 som startvärde		Tätortstrafiken 2018: 3 921 000 2017: 3 820 000
Resealternativ efter kundbehov. Andelen nöjda ska öka. Mål: Länstrafiken 22,5% Tätort 46,5%		Länstrafiken 2018: 28% 2017: 30% Tätortstrafiken 2018: 49% 2017: 48% Nöjdheten är högre än målen, för Länstrafiken har nöjdheten dock minskat jämfört med fg år.
Tillgänglighet för rörelsehindrade i den allmänna kollektivtrafiken Antal fordon med låggolv eller hiss ska öka		100% av tågtrafiken, interregional trafik och tätortstrafiken har låggolv eller hiss. 49% av stomlinjetrafiken har låggolv eller hiss. Värdet är oförändrat. Ny avtalsperiod dec 2019.
Nöjdheten med färdtjänstresa ska uppgå till minst 95%		Utfall 96%
Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka Mål: Länstrafiken 9,5% Tätort 16,5%		Länstrafiken 2018: 11% 2017: 9% i ÅR Tätortstrafiken 2018: 17% 2017: 18% i ÅR
Nettoutsläpp CO2 ska minska. Mål 0,65 per kg per km. Rev mål 2020: 0,25		Värdet för 2018 finns ej att tillgå då trafikföretagen har på sig till den 15 februari att rapportera in. Värdet för 2017 var 0,32.

Tre av åtta mål är uppfyllda, två delvis och ett är inte redovisat. Målet om självfinansiering och resetidskvot uppnås inte. Det senare avser relationen mellan bil och tåg och är inte möjligt att påverka av bolaget eftersom tågtrafiken bedrivs av ett annat bolag på beställning av regionen.

⁶ Protokoll Utskottet för infrastruktur 2018-10-26 §41

⁷ Protokoll RUN 2018-11-13 §180, Protokoll Regionfullmäktige 2018-12-11 §181 Dnr: RUN/1082/2015

2.4 UPPFÖLJNING OCH INTERN KONTROLL

2.4.1 Uppföljning av kvalitetsmål

Samtliga av bolagets trafikavtal innehåller miljökrav. Exempelvis ska entreprenören rapportera in nettoutsläpp per fordon. En fordonsdatabas som ägs av bolaget används av leverantörerna för att rapportera in t.ex. bränsleförbrukning.

Vid föregående års granskning noterades att ingen löpande åiterrapportering av miljömålen skedde till styrelsen utan att dessa sammanställs direkt av Regionala utvecklingsnämnden inför årsbokslut. En anledning till att den löpande uppföljningen inte genomförts i den omfattning som önskats uppgavs vara att avtalsperioden för landsortstrafiken var i slutskedet och att det i den nya upphandlingen ställs krav på att leverantören på ett mer strukturerat sätt ska åiterrapportera till bolaget. Trafikstarten har dock på grund av två överprövningar framskjutits till slutet av 2019 istället för i december 2018 som planerat.

Av protokoll framgår att styrelsen vid ett tillfälle informerats om avtalsuppföljning⁸. Uppföljningen visade då att tre fordon inom den särskilda kollektivtrafiken inte uppfyller avtalskraven och att ett möte med det berörda trafikföretaget planerats in.

Vi har även noterat att uppföljning av kvalitet avseende t.ex. kundnöjdhet och prisnöjdhet avseende år 2017 redovisats för styrelsen vid ett tillfälle⁹.

2.4.2 Arbetet med riskanalys för intern kontroll

Internkontrollprocessen beskrivs av bolagets ägare kortfattat att bestå av; identifiera risker, värdera risker, besluta om åtgärd och upprätta internkontrollplan med de risker och kontrollåtgärder som beslutats¹⁰.

Vid tidigare granskningar har styrelsen rekommenderats att se över strukturen för arbetet med den interna kontrollen. I samband med att risk- och sårbarhetsanalysen fastställdes i mars lyftes detta, och VD fick i uppdrag att se över analysen för att anpassa den till styrelsens ansvarsområden och den löpande verksamheten.

Av vad som framgår av protokoll har uppdraget inte återredovisats. Liksom föregående år saknas även en uppföljning av vad som gjorts för att hantera riskerna vilket innebär att det inte går att verifiera om planerade åtgärder har genomförts.

2.5 BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

Har bolagets verksamhet skötts på ett ändamålsenligt sätt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt?

Utifrån den grundläggande granskning som genomförts är bedömningen att bolaget i huvudsak har bedrivit sin verksamhet i enlighet med bolagsordning, uppdragsavtal och beslut i bolagsstämman. Målen i trafikförsörjningsprogrammet är delvis uppfyllda.

Bolaget redovisar ett underskott på - 1 049 992 kr, vilket innebär att det ackumulerade underskottet är - 3 296 613 kr. Ytterligare negativa resultat innebär därmed risk för att bolaget åter kan komma att behöva upprätta kontrollbalansräkning. Bolaget uppfyller inte ägarens krav om en god ekonomisk hushållning och når inte det mål som satts upp för självfinansieringsgrad i trafikförsörjningsprogrammet.

⁸ Styrelsens protokoll 2018-03-15 §23 VD rapport

⁹ Styrelsens protokoll 2018-03-15 §26

¹⁰ Reglemente för intern kontroll och styrning RS/598/2018

Den ekonomiska situationen ställer krav på styrelsen om att vidta åtgärder för att bedriva uppdraget inom tilldelad budget.

Har bolagets interna kontroll varit tillfredställande?

Styrelsen följer löpande upp ekonomin, men det saknas i vissa fall en tydlig uppföljning av fattade beslut. Ett utvecklingsområde är därför att redogöra de diskussioner som hållits med ägaren om bolagets ekonomiska situation och vilka åtgärder diskussionerna lett till.

Liksom tidigare år är vår bedömning att styrelsens arbete med riskanalyser för den interna kontrollen är något som kan utvecklas. Vi har noterat att ärendet lyfts, men att uppföljning hittills har uteblivit.

3 KVALITETSSÄKRING

Berörda uppgiftslämnare och verksamhetsansvariga har faktagranskat lämnade uppgifter som finns med i rapporten.

Ansvarig för kvalitetssäkring har det övergripande ansvaret för att kontrollera om granskningen har en tillräcklig yrkesmässig och metodisk kvalitet samt att det finns en överensstämmelse mellan revisionsfrågorna/kontrollmålen, metoder, fakta, slutsatser/bedömningar och framförda förslag.

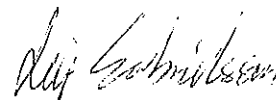
4 ANSVARIGA FÖR GRANSKNINGENS GENOMFÖRANDE

Granskningen har genomförts av Therese Norrbelius, sakkunnigt biträde och kommunal yrkesrevisor vid Region Jämtland Härjedalens revisionskontor. Kvalitetssäkring har gjort av revisionsdirektör Leif Gabrielsson, Region Jämtland Härjedalens revisionskontor.

Östersund den 2019-02-20



Therese Norrbelius
Kommunal yrkesrevisor
Sakkunnigt biträde



Leif Gabrielsson
Revisionsdirektör
Kvalitetssäkring